

Електронне наукове фахове видання "Ефективна економіка" включено до переліку наукових фахових видань України з питань економіки (Наказ Міністерства освіти і науки України від 29.12.2014 № 1528) www.economy.nayka.com.ua | № 12, 2018 | 27.12.2018 р.

DOI: [10.32702/2307-2105-2018.12.93](https://doi.org/10.32702/2307-2105-2018.12.93)

УДК 656:656.615

*Н. О. Федяй,
м. н. с., відділу розвитку виробничої інфраструктури,
Інститут економіки та прогнозування НАН України, м. Київ*

ОСОБЛИВОСТІ ІНТЕГРАЦІЇ УКРАЇНСЬКОЇ ТРАНСПОРТНОЇ ІНФРАСТРУКТУРИ В ТРАНС-ЄВРОПЕЙСКУ ТРАНСПОРТНУ МЕРЕЖУ¹

*N. Fediai
Junior Research, State Organisation «Institute for Economics and Forecasting,
NAS of Ukraine», Kiev*

FEATURES OF THE INTEGRATION OF UKRAINIAN TRANSPORT INFRASTRUCTURE INTO THE TRANS-EUROPEAN NETWORK TRANSPORT

На початку в статті розглянуто історичний досвід створення транс-європейської транспортної мережі (TEN-T) починаючи з проектного підходу запропонованого у 90-ті роки і до сьогодні – глобальної концепції створення єдиної транспортної мережі ЄС. Окреслено структуру TEN-T, яка складається з дев'ять мультимодальних коридорів, які поєднують транспортні мережі 28 країн – членів ЄС та включають залізниці та залізничні термінали, автодороги, внутрішні водні шляхи, річкові та морські порти, аеропорти (для пасажирських перевезень). Проаналізовано нормативно-правове забезпечення сучасної транспортної політики ЄС, де окрема увага приділена документам, які регулюють діяльність та розвиток TEN-T загалом і в галузевому аспектах. Аналіз нормативно-правових актів дав змогу зробити висновок про те, що їх регуляторна дія спрямована на вирішення питань фінансового регулювання розвитку TEN-T та організаційного регулювання, спрямованого на виявлення найбільш пріоритетних та ефективних інфраструктурних проектів TEN-T. Окреслено інфраструктурні вимоги до компонентів комплексної та базової мережі у галузевому розрізі. Окрему увагу приділено пріоритетним інфраструктурним проектам, процесам їх визначення та реалізації. Проаналізовано фондові інструменти фінансування TEN-T, це: Connecting Europe Facility (CEF) – механізм з'єднання Європи; The European Fund for Strategic Investment (EFSI) – Європейський фонд стратегічних інвестицій; Horizon 2020 – Горизонт 2020; та The European Structural and Investment Funds (ESIFs) – європейські структурні та інвестиційні фонди. Окрему увагу приділено тим формам співробітництва та фінансової підтримки, на які може розраховувати Україна, як країна-сусід ЄС. Наприкінці визначено перепони, що стоять перед Україною на шляху до повної інтеграції нашої інфраструктури в TEN-T, та враховуючи національні інтереси України та

¹ Дана стаття підготовлена в рамках виконання відомчої науково-дослідної роботи «Інституціональне забезпечення функціонування виробничої інфраструктури України», державний реєстраційний номер 0116U005855.

зважаючи на вищевикладені факти, сформульовано низку рекомендацій щодо першочергових дій Уряду та профільного міністерства, стосовно прискорення інтеграції української транспортної мережі у європейську.

The Article starts with reviewing the historical background of establishing the Trans-European Transport Network (TEN-T) referring back to the project-by-project approach introduced in 90th to the present day global concept for establishing a Single European Transport Area. It outlines the TEN-T structure consisting of nine multi-modal corridors that link transport networks across 28 EU Member States and include railways and rail-road terminals, motorways, internal waterways, river and maritime ports, airports (for passenger flights). It details regulatory and legal provisions underpinning current EU transport policy paying specific attention to the documents regulating the activities and development of TEN-T, in general and in particular industries. The review of regulatory and legal acts as completed provides a conclusion that their regulatory framework aims at resolving the issues in the financial regulation for TEN-T development and the organizational arrangement aimed at spotting the top priority and most efficient TEN-T infrastructure projects. Insight is available into infrastructure requirements to the components of comprehensive and basic network on field-specific terms. Infrastructure projects, the processes identifying and implementing them have been subject to individual scrutiny. Analytical review is available for the following funding instruments for financing TEN-T: Connecting Europe Facility (CEF) as the arrangement for connecting Europe; the European Fund for Strategic Investment (EFSI); Horizon 2020, and the European Structural and Investment Funds (ESIFs). Those cooperation and financial support frameworks which are available for Ukraine as a State neighbouring the EU have been subject to individual scrutiny. Final parts of the Paper indicate the obstacles that Ukraine is facing on its way towards completing the integration of its infrastructure into the TEN-T and, taking the Ukraine's national interest into account and considering the above evidence, come up with a range of recommendations for the Government and a Line Ministry concerned priority actions related to accelerating the Ukraine's transport network integration into the European network.

Ключові слова: *транс-європейська транспортна мережа; транспортна інфраструктура України; інтеграція української транспортної мережі в європейську; мережеві коридори; базова мережа; комплексна мережа.*

Keywords: *trans-European transport network; transport infrastructure of Ukraine; integration of the Ukrainian transport system into Europe; core network corridors; core network; comprehensive network.*

Постановка проблеми. Інтеграція України до міжнародної транспортної мережі, і зокрема до європейської – це один з основних пріоритетів середньострокового плану пріоритетних дій Уряду до 2020 року. Очікується, що інтеграція транспортної системи України у європейську буде довготривалою, зважаючи на строки імплементації законодавства ЄС та з урахуванням інституціональної та технологічної модернізації транспортної інфраструктури.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Питання інтеграції транспортної інфраструктури України до європейської авторами розглядаються з декількох позицій: по-перше, в контексті глобальної інтеграції економіки України в європейську в рамках реалізації вимог Угоди про асоціацію між Україною та ЄС. Серед цих робіт окрему увагу було приділено працям наступних авторів: Новікова А.М., Никифорок О.І., Грущинська Н.М. По-друге, з позиції інтеграції саме транспортно-логістичної інфраструктури України у європейську транспортну мережу, виділяються роботи Михайличенко К.М., Ємельянової О.Ю., Антощишиної Н.І., Захарової О.В., Дашкуєва М.А., Дорофєєвої Х. М.; і по-третє, автори розглядають вузькогалузеві особливості інтеграційних процесів, такі як вантажні перевезення, або особливості імплементації транспортного законодавства. Хочеться відзначити роботи Стасюк О.М., Чмирьової Л.Ю., Зайцевої І.Ю., Лаврухіна О.В., Костеннікова О.М., Ковальнової Г.О., Калмикова О.Ю.

Метою статті є визначення нормативно-правових та фінансових можливостей України на шляху інтеграції у транспортну мережу ЄС.

Виклад основного матеріалу дослідження.

Історія створення TEN-T. Історія спільної інфраструктурної політики ЄС загалом починається з 90-х років, коли 12 країн – членів ЄС після підписання Маастрихтської угоди прийняли рішення про створення низки інфраструктурних проектів, які б сприяли функціонуванню внутрішнього ринку ЄС за допомогою розбудови ефективної транспортної мережі. Так, 23 червня 1996 р. було схвалено перші «Правила спільноти» затверджені Рішенням № 1692/96 ЄС [1] для розробки транс'європейської мережі у транспортному секторі (TEN-T), які, по суті, стали генеральним планом, що пов'язав між собою національні мережі всіх видів транспорту. Згодом у декілька етапів до цих правил вносилися зміни (1995–1999, 2000–2006 та 2007–2013 рр.), відповідно до того, як еволюціонувало ставлення до навколишнього середовища, розвивалися ІТ-технології та змінювався склад ЄС унаслідок географічного розширення. Тоді основним завданням TEN-T було визначено стимулювання економічного зростання та конкурентоспроможності в єдиному економічному європейському торговому просторі за рахунок ефективних мультимодальних високошвидкісних маршрутів та безбар'єрного транзиту вантажів територією країн – членів проекту та країн-сусідів. Таким чином, TEN-T уособлює собою частину Лісабонської стратегії з підвищення конкурентоспроможності та зайнятості.

Проте у 2005 р. було зроблено висновок, що TEN-T прогресує занадто повільно. Щоб поліпшити ситуацію було визначено європейських координаторів [2], а для реалізації програми TEN-T у 2006 р. було створено Виконавче агентство транс'європейської транспортної мережі при Єврокомісії (Trans-European Transport Network Executive Agency (TEN-T EA)). Сьогодні, враховуючі трансформації, що відбулися в роботі програми TEN-T, його наступником є Виконавче агентство з інновацій та мереж (Innovation and Networks Executive Agency (INEA)), яке розпочало свою роботу з 1 січня 2014 р. та має на меті підвищити ефективність технічного та фінансового управління [3].

Уже в 2009 р. було кардинально переглянуто підходи до фінансування інфраструктурних проектів. Європейська Комісія провела SWOT-аналіз функціонування TEN-T, побудований на основі рекомендацій технічних експертів. На цій основі розроблялися нові підходи до реалізації проектів, зокрема, були застосовані інновації відносно систем управління, посилення юридичної форми співпраці, підходу до створення мережі та інструментів фінансування TEN-T.

Тоді ж Європейський Союз активував новий підхід до реалізації транспортної політики на період до 2030 року, що відобразилося у Білій книзі ЄС: він відрізнявся зміщенням фокусу з окремих проектів на створення стратегічної мережі мультимодальних коридорів, які повинні безбар'єрно поєднувати Схід і Захід, Північ та Південь, центр із «географічною» периферією. Так було створено дев'ять мультимодальних коридорів, за рахунок яких Єврокомісія планувала усунути «вузькі місця» між транспортними мережами країн – членів ЄС, які й досі створюють бар'єри для функціонування внутрішнього ринку та вільного переміщення вантажів і пасажирів у межах ЄС. Зокрема, увагу акцентовано на несумісних стандартах для залізничних перевезень пасажирів та вантажів.

У 2017 р. було оголошено рішення Європейської Комісії про географічне розширення TEN-T на країни Східної Європи та можливість включення в мережу країн – членів Східного партнерства, в тому числі й Україну [4].

II. Структура (TEN-T). Як уже зазначалося вище, основою TEN-T є дев'ять мультимодальних коридорів, які поєднують транспортні мережі 28 країн – членів ЄС та включають залізниці та залізничні термінали, автодороги, внутрішні водні шляхи, річкові та морські порти, аеропорти (для пасажирських перевезень) (рис. 1.) [5], а саме:

1) *Скандинавсько-середземноморський* (Scandinavian-Mediterranean) коридор – це найважливіша для європейської економіки вісь у напрямку з Півночі на Південь. Маршрут цього коридору перетинає Балтійське море від Фінляндії до Швеції і далі проходить через Німеччину, Альпи та Італію. Він поєднує великі міські центри і порти Скандинавії та Північної Німеччини з промислово розвиненими центрами Південної Німеччини, Австрії та Італії, а також італійськими портами і Валеттою;

2) *Північноморсько-балтійський* (North Sea-Baltic) коридор з'єднує порти Східного узбережжя Балтійського моря з портами Північного моря. Цей коридор з'єднує порти Фінляндії та Естонії поромами, а далі сучасними автомобільними та залізничними шляхами поєднує три балтійські держави – Литву, Латвію та Естонію, з одного боку, та Польщу, Німеччину, Нідерланди і Бельгію – з іншого. Цей мультимодальний коридор включає річку Одра, яка є внутрішнім водним шляхом та поєднує німецькі, голландські і фламандські порти;

3) *Північноморсько-середземноморський* (North Sea-Mediterranean) коридор простягається від Ірландії і півночі Великої Британії через Нідерланди, Бельгію і Люксембург до Середземного моря на півдні Франції. Цей мультимодальний коридор включає внутрішні водні шляхи країн Бенілюксу і Франції та ставить собі за мету не тільки пропонувати кращі мультимодальні послуги між портами Північного моря, басейнами річок Маас, Рейн, Шельда, Сена, Саон, а також портами Фо-сюр-Мер і Марсель, але і покращення транспортної доступності між Британськими островами та континентальною Європою;

4) *Балтійсько-адриатичний* (Baltic-Adriatic) коридор є одним з найбільш важливих транс'європейських маршрутів. Він єднає Балтійське та Адриатичне моря через промислові зони Південної Польщі (Верхня Сілезія), Відень та Братиславу, східноальпійський регіон і Північну Італію;

5) *Східний* (Orient-East Med) коридор з'єднує морські порти Північного та Балтійського морів з морськими портами Чорного і Середземного морів, оптимізуючи таким чином використання відповідних портів та автострад, що їх пов'язують. Також маршрут цього коридору охоплює внутрішні водні шляхи, зокрема

Ельбу, що дозволяє змогу поліпшити мультимодальні зв'язки між північною Німеччиною, Чехією, Паннонським регіоном (або Карпатським басейном) і Південно-Східною Європою. Він простягається по морю з Греції на Кіпр;

6) *Рейн-альпійський* (Rhine-Alpine) коридор є одним із найбільш завантажених мультимодальних коридорів. Він стартує у портах Роттердам і Антверпен в напрямку до Середземноморського басейну в Геную, його маршрут пролягає через Швейцарію і деякі великі економічні центри Рейн-Рурського басейну та району Рейн-Майн-Некар, далі пролягає через агломерацію Мілан у Північній Італії. Цей мультимодальний коридор включає річку Рейн як внутрішній водний шлях;

7) *Атлантичний* (Atlantic) коридор об'єднує західну частину Піренейського півострова з Парижем, де його маршрут роздвоюється: одна гілка прямує до морського порту Гавр, повз Руан, а інша – в Мангейм та Страсбург. У рамках цього коридору, переміщення також відбувається внутрішніми водними шляхами по річці Сена;

8) *Рейн-дунайський* (Rhine-Danube) коридор є магістральним, де центральне місце займає Дунайська транспортна водна магістраль. Маршрут цього мультимодального коридору з'єднує центральні райони навколо Страсбурга і Франкфурта і далі пролягає через південну частину Німеччини до Відня, Братислави, Будапешту і, нарешті, до Чорного моря. В районі Мюнхена цей коридор має відгалуження в напрямку Праги, Жиліни, Кошице та фінішує на кордоні з Україною;

9) *Середземноморський* (Mediterranean) коридор з'єднує Піренейський півострів з угорсько-українським кордоном. Його маршрут пролягає уздовж середземноморських берегів Іспанії і Франції, потім перетинає Альпи на схід через Північну Італію, прямуючи повз територію Словенії та Хорватії в напрямку Угорщини. Переважна частина коридору складається з автомобільних і залізничних шляхів, окрім річки По і деяких інших каналів в Північній Італії.



Рис. 1. Базова мережа мультимодальних коридорів TEN-T

Джерело: Взято з офіційного сайту ЄС https://ec.europa.eu/transport/themes/infrastructure_en

Зазначені мультимодальні коридори були виділені для полегшення та координації дій, спрямованих на ефективну роботу транспортної системи ЄС. Розвиток інфраструктури уздовж цих коридорів сприятиме завершенню безбар'єрного з'єднання елементів транспортної інфраструктури заради ефективних, орієнтованих на майбутнє і високої якості транспортних послуг для громадян і господарюючих суб'єктів [6].

Окрім того, транспортна інфраструктура країн-учасниць має два рівні – базову та комплексну мережі [7].

Базова мережа («core network») – це стратегічна частина комплексної мережі. Розбудову інфраструктури, яку включає базова мережа, планується завершити до 2030 р. Її потужності становлять:

- 50 762 км залізниці;
- 34 401 км автошляхів;
- 12 880 км внутрішніх водних шляхів;
- 83 морські порти.

Комплексна мережа («comprehensive network») – це потужна мультимодальна мережа з високою щільністю, яка забезпечує транспортну доступність для всіх європейських регіонів (включаючи периферійні та

віддалені регіони) і підтримує їх подальший економічний, соціальний і територіальний розвиток, а також мобільність їх громадян. Розбудову інфраструктури комплексної мережі планується завершити до 2050 р. Потужності комплексної мережі:

- 138 072 км залізниці;
- 136 706 км автошляхів;
- 23 506 км внутрішніх водних шляхів;
- 319 морських портів.

Планування базової та комплексної мережі базується на ряді загальних критеріїв та вимог, а саме вимог до: безпеки від тероризму та екологічної безпеки, навігаційних послуг та вантажообігу, порогових значень обсягу для терміналів або потреби в доступності. Ці вимоги до галузей транспортної інфраструктури прописані у Регламенті ЄС 1315/2013 [8].

Планується, що злагоджена робота всіх ключових елементів базової мережі дозволить вільно пересуватись у межах ЄС потокам пасажирів та вантажів, амбітні плани також розповсюджуються і на нові асоційовані країни – члени ЄС, у тому числі заплановане фінансування. Базова мережа підтримуватиметься комплексною системою маршрутів, які будуть завантажуватись в базову мережу на регіональному та національному рівнях. Головною кінцевою метою розбудови цієї транспортної мережі стане її доступність для людей та підприємств із визначеними часовими рамками не більше 30 хвилин, що рівною мірою підвищить конкурентоспроможність усіх країн-учасників за рахунок всебічної доступності до TEN-T [9].

Нормативно-правове забезпечення транспортної політики ЄС

Транспортна політика ЄС наразі регламентується такими нормативно-правовими актами, що наведено в табл. 1.

Таблиця 1.
Зведена таблиця основних нормативно-правових документів ЄС,
які регулюють діяльність та розвиток TEN-T

Чинний документ/назва	Назва документу ЄС	Дія	Суть
Документи, що регулюють питання, загальні для TEN-T			
Договір про функціонування Європейського Союзу 07/02/1992	Договір про функціонування Європейського Союзу (Маастрихтська угода)	Комплексна	Угода має на меті розгортання наступного етапу більш тісного зближення країн ЄС, у тому числі й за рахунок наближення національних транспортних мереж
Біла книга – транспорт 2050 від 2011 р.	Біла книга ЄС – транспорт 2050	Комплексна	Документ стратегічного характеру, який відображає наміри та прагнення ЄС стосовно майбутнього транспортної політики
Директива Ради Європи 92/106/ЄЕС від 7 грудня 1992	Про встановлення загальних правил для певних видів комбінованих перевезень товарів між державами-членами	Організаційна	Встановлює спільні правила для окремих типів транспортування товарів між державами-членами
Регламент ЄС № 1315/2013 від 11 грудня 2013 року	Про керівні принципи ЄС для розвитку транс'європейської транспортної мережі	Організаційна	Встановлює принципи розвитку транс'європейської транспортної мережі, що включає двошарову структуру та складається з комплексної і базової мереж
Регламент ЄС № 1316/2013 від 11 грудня 2013 року	Про механізм з'єднання Європи (CEF)	Фінансова	Включає положення, що встановлюють загальні правила надання фінансової допомоги ЄС в проекти TEN-T
Регламент ЄС № 1300/2013 від 17 грудня 2013 року	Про фонд згуртування	Фінансова	Сповіщає про створення фонду як одну з форм фінансової підтримки проектів TEN-T та визначає принципи його діяльності

Регламент ЄС № 1301/2013 від 17 грудня 2013 року	Про Європейський фонд регіонального розвитку та спеціальні положення стосовно цілей інвестиції для зростання та праці	Фінансова	Встановлює завдання фонду та його обсяги
Документи, що регулюють галузеві питання розвитку TEN-T			
Директива ЄС № 2008/57 від 17 червня 2008 року	Про функціональну сумісність залізничної системи в ЄС	Залізничного транспорту	Встановлює необхідні умови для проектування, будівництва, введення в експлуатацію, модернізації та технічного обслуговування транс'європейської залізничної мережі
Директива ЄС № 2012/34 від 21 листопада 2012 року	Про створення єдиної європейської залізничної зони	Залізничного транспорту	Встановлює правила, що застосовуються до управління залізничною інфраструктурою окреслює принципи та процедури встановлення і стягнення зборів за користування залізничною інфраструктурою
Директива ЄС № 2008/96 від 19 листопада 2008 року	Про управління безпекою дорожньої інфраструктури	Автомобільного транспорту	Встановлює процедури щодо оцінки впливу на безпеку автомобільного руху
Директива ЄС № 2004/54 від 29 квітня 2004 року	Про мінімальні вимоги безпеки у тунелях Транс'європейської автодорожньої мережі	Автомобільного транспорту	визначає мінімальний рівень безпеки для користувачів тунелів TEN-T
Директива ЄС № 2010/40 від 7 липня 2010 року	Про структуру розгортання інтелектуальних транспортних систем у сфері автомобільного транспорту і для взаємодії з іншими видами транспорту	Автомобільного транспорту	Встановлює основу для підтримки скоординованого і послідовного розгортання і використання інтелектуальних транспортних систем
Директива ЄС № 2000/59 від 27 листопада 2000 року	Про прийнятне обладнання у портах суднових відходів і залишків вантажу	Морського транспорту	Встановлює вимоги до обладнання, необхідного для надання екологічних послуг суднам у портах
Директива ЄС № 2010/65 від 20 жовтня 2010 року	Про подання формальностей про стан суден, що прибувають та/або виходять з портів держав-членів	Морського транспорту	Встановлює вимоги до адміністративних процедур, що застосовуються до морського транспорту, за допомогою електронної передачі інформаційного стандарту і раціоналізації формальностей звітності
Регламент ЄС № 300/2008 від 11 березня 2008 року	Про загальні правила у сфері безпеки цивільної авіації	Морського транспорту	Встановлює загальні правила захисту цивільної авіації від актів незаконного втручання
Регламент ЄС № 549/2004 від 10 березня 2004 року	Про основи для створення єдиного європейського неба	Авіаційного транспорту	Встановлює стандарти безпеки та ефективності загального повітряного руху в Європі
Регламент ЄС №	Про надання	Авіаційного	Встановлює правила з надання

550/2004 від 10 березня 2004 року	аеронавігаційних послуг в єдиному європейському небі	транспорту	аеронавігаційних послуг в єдиному європейському небі
Регламент ЄС № 551/2004 від 10 березня 2004 року	Про організацію та використання повітряного простору в єдиному європейському небі	Авіаційного транспорту	Встановлює правила, метою яких є підтримка концепції поступової інтеграції робочого повітряного простору в контексті загальної транспортної політики
Регламент ЄС № 552/2004 від 10 березня 2004 року	Про функціональну сумісність Європейської системи управління повітряним рухом	Авіаційного транспорту	Встановлює правила, метою яких є забезпечення сумісності між навігаційними системами країн – членів ЄС

Джерело: складено автором на основі даних EUR-Lex. URL: <http://eur-lex.europa.eu/legal-content>

Уперше наміри про розбудову TEN-T були розкриті у Маастрихтському договорі, підписаному в 1992 р. та ратифікованому в 1993 р., де у статтях 170–172 були окреслені наміри про створення транс'європейської транспортної мережі.

У Білій книзі ЄС – транспорт 2050 (головному довгостроковому стратегічному документі), який сформував єдину європейську транспортну політику, визначено основні пріоритети стосовно таких аспектів: територіального узгодження та економічного зростання, узгодженості системи фінансування, вирішення проблем з диспропорціями у ціноутворенні та подальшого поєднання TEN-T зі світовими транспортними мережами.

Загалом аналіз нормативно-правових актів дав змогу зробити висновок про те, що їх регуляторна дія спрямована на вирішення питань:

- фінансового регулювання розвитку TEN-T, окреслення фінансових інструментів – інвестиційних фондів ЄС та процедур фінансування інфраструктурних проєктів;

- організаційного регулювання, спрямованого на виявлення найбільш пріоритетних та ефективних інфраструктурних проєктів TEN-T задля усунення вузьких місць у базовій і комплексній мережах, а також досягнення транскордонної технічної сумісності мереж різних країн.

Окрім документів, що безпосередньо стосуються розвитку TEN-T та регулюють її діяльність, необхідно враховувати деякі міжнародні документи ЄС, які прямо стосуються інтеграції української транспортної системи у європейську через імплементацію європейського законодавства. До таких документів відноситься Директива Ради Європи № 92/106 щодо встановлення спільних правил для окремих типів комбінованого транспортування товарів між державами – членами ЄС. За графіком імплементації положення цієї директиви повинні бути впроваджені упродовж восьми років з дати набрання цією Угодою чинності – тобто до 2023 р.

Зазначимо, що наразі можливість приєднання української транспортної мережі до TEN-T є лише сміливими очікуваннями. Утім, *на нашу думку, інтеграція української транспортної мережі в європейську повинна стати стратегічним пріоритетом на довгостроковий період для уряду України* взагалі та профільного міністерства зокрема. Очікується, що цей процес може затягнутися на 10 років: по-перше, це максимальний строк імплементації законодавства ЄС у рамках виконання вимог Угоди про асоціацію між Україною та ЄС, по-друге, модернізація транспортної інфраструктури згідно з вимогами ЄС – досить довготривалий процес. Так, у ЄС розроблено інструмент для інституційного співробітництва між державними адміністраціями країн – членів ЄС та країн-бенефіціарів (до переліку бенефіціарів, крім інших, входять також країни, охоплені Політикою європейського добросусідства) – проєкт TWINNING. Розроблявся він у першу чергу з метою сприяння країнам-кандидатам в отриманні необхідних навичок і досвіду для ухвалення та забезпечення дотримання законодавства ЄС.

Загалом законодавство, що регулює сучасну транспортну політику ЄС щодо розвитку транспортної інфраструктури, є досить стислим та лаконічним.

Інфраструктурні вимоги до компонентів TEN-T. Основними суб'єктами, що відповідають за створення та підтримку TEN-T є країни – члени ЄС. І, тим не менш, з часом ключові ролі починають відігравати інші учасники – партнери з приватного сектора. Залучення цих партнерів дедалі більше актуалізується для реалізації мультимодальних інфраструктурних проєктів та пов'язаних з цими проєктами інвестицій, адже саме завдяки інфраструктурним проєктам реалізуються плани TEN-T².

Визначення проєктів та принципи, за якими вони реалізуються, регулюються Регламентом (ЄС) № 1315/2013 Європейського Парламенту і Ради від 11 грудня 2013 р. про керівні принципи союзу для розвитку транс'європейської транспортної мережі. Пріоритет серед проєктів надається тим, в яких приділено увагу

² *Інфраструктурний проєкт* (проєкт загального інтересу, проєкт) – це будь який проєкт, який реалізується відповідно до вимог та положень Регламенту (ЄС) № 1315/2013.

взаємодії з іншими політиками та галузями (наприклад, з розвитком туризму, велосипедної інфраструктури), а також проектам, які сприяють розвитку TEN-T шляхом створення нової транспортної інфраструктури та модернізації вже існуючої.

Пріоритетний проект повинен:

1) сприяти досягненню не менше двох цілей з чотирьох наступних: а) когезії, б) ефективності, в) стійкості; г) збільшення вигід для користувачів TEN-T;

2) відповідати вимогам щодо інфраструктури комплексної та базової мережі, які прописані в Регламенті;

3) бути економічно життєздатним на основі соціально-економічного аналізу витрат та вигід;

4) демонструвати європейську додану вартість³. Зазвичай високу європейську додану вартість мають транскордонні проекти, але водночас їх прямиї економічний ефект низький порівняно з суто національними проектами;

5) враховувати зміну клімату та екологічні вигоди та витрати на охорону довкілля.

Ті проекти, що представляють загальний інтерес, мають право на об'єднання фінансування в рамках інструментів, які доступні TEN-T.

Вимоги до TEN-T затверджені у Регламенті № 1315/2013 (ЄС). Вони висувуються перш за все країнам – членам ЄС, проте на ці стандарти, на нашу думку, слід орієнтуватися Україні у процесі модернізації транспортної інфраструктури задля інтеграції в інфраструктуру TEN-T.

Вимоги до інфраструктури комплексної мережі.

1. Інфраструктура залізниць:

1) вантажні термінали повинні бути з'єднані з дорожньою інфраструктурою або, де це можливо, з інфраструктурою внутрішніх водних шляхів TEN-T;

2) має враховувати положення Директиви ЄС № 2008/57, яка встановлює необхідні умови для проектування, будівництва, введення в експлуатацію, модернізації, оновлення, експлуатації і технічного обслуговування частин транс'європейської залізничної мережі, а також встановлює умови безпеки праці на залізниці;

3) враховувати положення Директиви ЄС № 2012/34, яка встановлює правила, що застосовуються до управління залізничною інфраструктурою, транспортом та підприємствами; визначає критерії видачі, оновлення або зміни ліцензій державою-членом, призначених для залізничних підприємств; окреслює принципи та процедури встановлення і стягнення зборів за користування залізничною інфраструктурою і розподілу пропускної здатності залізничної інфраструктури;

4) у випадку ізольованих мереж необхідне оснащення системою ERTMS [10] (The European Railway Traffic Management System – Європейською системою управління залізничним рухом). ERTMS націлена на заміну різних національних систем управління потягом і системами управління в Європі і включає два основні компоненти:

– *Європейську систему контролю потягів (ETCS)*, що представляє автоматичну систему захисту потягів (automatic train protection system (ATP)) для заміни існуючих національних ATP-систем;

– *радіосистему для забезпечення передачі голосу та даних між колією та потягом (GSM-R)*, засновану на стандартних GSM, використовуючи частоти, спеціально призначені для застосування залізничного транспорту з певними специфічними та розширеними функціями.

2. Інфраструктура внутрішніх водних шляхів:

1) держави-члени повинні гарантувати з'єднання внутрішніх портів з дорожньою інфраструктурою або залізницею;

2) внутрішній порт повинен бути обладнаний одним вантажним терміналом, відкритим для всіх операторів на недискримінаційній основі з прозорою процедурою стягнення портових зборів;

3) держава-член повинна забезпечити задовільний стан річок, каналів та озер, який:

– має відповідати мінімальним вимогам до внутрішніх водних шляхів IV класу, які задекларовані у новій класифікації внутрішніх водних шляхів, створеній Європейською конференцією міністрів транспорту (Conference of Ministers of Transport (ECMT)), а також забезпечити безмостовий простір;

– спиратиметься на екологічне право;

– буде оснащений системою RIS (River Information Services – Річкової інформаційної служби). RIS – це система інформаційних послуг, що спрямовані на підвищення безпеки та ефективності внутрішнього водного транспорту шляхом оптимізації трафіку і процесу передачі інформації.

3. Дорожньо-транспортна інфраструктура:

1) держави-члени, згідно з Директивою ЄС № 1315/2013, повинні забезпечити високу якість доріг. Такі дороги мають бути спеціально спроектовані та побудовані для руху автотранспорту, а також слугувати автомагістралями / швидкісними дорогами / стандартними стратегічними дорогами:

³ *Європейська додана вартість* – це вартість проекту, яка, крім потенційної вартості для держави-члена зумовлює значне покращення або транспортної інфраструктури, або транспортних потоків між державами-членами, собою що спричинює зростання ефективності, стійкості, конкурентоспроможності та згуртування для користувачів TEN-T.

– *автомагістраль* – це дорога, спеціально спроектована та побудована для руху автотранспорту, що не обслуговує прилеглі до неї об'єкти,

– *швидкісна дорога* – дорога, призначена для руху автотранспорту, до якої є доступ насамперед з перехресть або контрольованих вузлів,

– *стандартна стратегічна дорога* – це дорога, яка не є автомагістраллю або швидкісною дорогою, але відповідає стандартам високоякісної дороги;

2) держави-члени повинні забезпечити безпеку на дорогах, контролювати її та, у разі необхідності, вдосконалювати згідно з положеннями, прописаними у Директиві ЄС № 2008/96, яка встановлює процедури щодо оцінки впливу на безпеку руху;

3) дорожні тунелі довжиною понад 500 м повинні відповідати положенням Директиви ЄС № 2004/54, яка окреслює мінімальний рівень безпеки для користувачів тунелів TEN-T шляхом попередження критичних подій, що можуть погрожувати життю людини, довкіллю, а також містить положення, що забезпечать захист на випадок аварії;

4) інтелектуальні транспортні системи повинні відповідати вимогам Директиви ЄС № 2010/40, яка встановлює основу для підтримки скоординованого і послідовного розгортання і використання інтелектуальних транспортних систем (ІТС).

4. Інфраструктура морських портів:

1) морські порти мають бути пов'язані з залізницями і автодорогами, а також, де це можливо, – з внутрішніми водними шляхами TEN-T, крім випадків, коли фізичні обмеження не дозволяють таке з'єднання;

2) будь-який морський порт повинен бути обладнаний одним вантажним терміналом, відкритим для всіх операторів на недискримінаційній основі з прозорою процедурою стягнення портових зборів;

3) морські канали, портові фарватери і лимани, що з'єднують два моря, або забезпечують доступ від морської акваторії безпосередньо до морських портів, повинні відповідати принаймні, VI класу водного шляху;

4) морські порти держави-члена повинні мати обладнання, необхідне для надання екологічних послуг суднам у портах, зокрема забезпечити наявність прийомних споруд для суднових відходів і залишків вантажу відповідно до Директиви ЄС № 2000/59, яка регулює таку діяльність;

5) морські порти держави-члена повинні бути оснащені системами VTMISS і SafeSeaNet, а також надавати E-Maritime послуги, в тому числі забезпечити діяльність послуг єдиного морського вікна, як це передбачено в Директиві ЄС № 2010/65, яка має на меті спрощення та узгодження адміністративних процедур, що застосовуються до морського транспорту, за допомогою електронної передачі інформаційного стандарту і раціоналізації формальностей звітності.

5. Інфраструктура повітряного транспорту:

1) будь-який аеропорт повинен бути обладнаний одним вантажним терміналом, відкритим для всіх операторів на недискримінаційній основі з прозорою процедурою стягнення аеропортових зборів;

2) держава-член повинна забезпечити загальні базові стандарти безпеки для цивільної авіації, згідно з вимогами Регламенту ЄС № 300/2008, яким встановлюються загальні правила захисту цивільної авіації від актів незаконного втручання;

3) держава-член повинна забезпечити інфраструктуру управління повітряним рухом для створення єдиного європейського неба. Ці вимоги регулюються положеннями таких документів:

– Регламентом ЄС № 549/2004, мета якого полягає у підвищенні існуючих стандартів безпеки та ефективності загального повітряного руху в Європі, оптимізації потенціалу, який відповідає вимогам усіх користувачів повітряного простору, а також зведенні затримок до мінімуму,

– Регламентом ЄС № 550/2004, яким встановлюються правила з надання аеронавігаційних послуг в єдиному європейському небі та висуваються вимоги до безпечного й ефективного забезпечення аеронавігаційного обслуговування у Співтоваристві,

– Регламентом ЄС № 551/2004, яким встановлюються правила, метою яких є підтримка концепції поступово більш інтегрованого робочого повітряного простору в контексті загальної транспортної політики і створення спільних процедур проектування, планування та управління, що забезпечують ефективне і безпечне управління повітряним рухом,

– Регламентом ЄС № 552/2004, що встановлює правила, метою яких є забезпечення сумісності між різними навігаційними системами, учасниками і пов'язаними з ними процедурами, що створює EATMN (European air traffic management network – Європейську мережу управління повітряним рухом) з належним урахуванням відповідних міжнародних правил.

6. Інфраструктура для мультимодальних перевезень:

1) держава-член повинна забезпечити на справедливій та недискримінаційній основі, без шкоди для законодавства ЄС та країни-члена:

– наявність вантажних терміналів, пасажирських станцій, внутрішніх водних портів, аеропортів та морських портів, з метою забезпечення мультимодальних перевезень пасажирів та вантажів;

– вантажні термінали та логістичні платформи, внутрішні водні та морські порти, а також аеропорти з обробки вантажів, які повинні бути обладнані таким чином, щоб надавати інформаційні послуги в рамках цієї інфраструктури, а також між різними видами транспорту по логістичних ланцюгах. Такі системи необхідні для того, щоб інформація в режимі реального часу сприяла регулюванню пропускної здатності інфраструктури,

транспортними потоками з позиціонуванням, стеженням та спостереженням, а також забезпечувала безпеку мультимодальних перевезень;

– постійний пасажиропотік за рахунок всеохоплюючої мережі з відповідним обладнанням та наявністю телематичних прикладних програм на залізничних вокзалах, автобусних станціях, в аеропортах і, у відповідних випадках, у морських та внутрішніх портах;

2) вантажні термінали повинні бути обладнані кранами, конвеєрами та іншими пристроями для переміщення вантажів між різними видами транспорту, а також для розміщення та зберігання вантажу.

Вимоги до інфраструктури базової мережі.

1. Наявність та використання інноваційних технологій, телематичних додатків, управлінських та регулюючих заходів з управління інфраструктурою, щоб забезпечити ефективне використання ресурсів транспортної інфраструктури для пасажирських та вантажних перевезень.

2. Відповідність базової інфраструктури вимогам до комплексної інфраструктури, яка, на додачу, доповнюється вимогами до певних галузей, наведених нижче.

1. Щодо інфраструктури залізниць:

1) повна електрифікація колій та, в міру необхідності, під'їзних смуг для електропотягів;

2) вантажні колії базової мережі повинні мати такі характеристики: навантаження на вісь – щонайменше 22,5 т; лінійна швидкість 100 км/рік; можливість запуску поїздів з довжиною 740 м;

3) повне впровадження ERTMS;

4) номінальна ширина колій для нових залізниць повинна бути 1435 мм, за винятком випадків, коли нова лінія є продовженням уже існуючої колії яка відмінна та відокремлена від основних залізничних ліній в ЄС.

2. Щодо інфраструктури внутрішніх водних шляхів:

– розбудова інфраструктури для забезпечення альтернативними екологічно чистими видами палива.

3. Дорожньо-транспортна інфраструктура:

1) наявність зон відпочинку на автомагістралях приблизно кожні 100 км – відповідно до потреб суспільства, ринку і навколишнього середовища, зокрема, для того, щоб забезпечити відповідне місце для паркування комерційним користувачам доріг із відповідним рівнем безпеки;

2) розбудова інфраструктури для забезпечення альтернативними екологічно чистими видами палива.

4. Щодо інфраструктури повітряного транспорту.

– розбудова інфраструктури для забезпечення альтернативними екологічно чистими видами палива.

Фінансування забезпечення транспортної політики ЄС та можливості для України [11].

Фінансування розвитку TEN-T регулюється регламентом ЄС № 1316/2013. Джерелами фінансування інфраструктурних проектів TEN-T є інвестиції з національних бюджетів, місцевих бюджетів, кошти приватних зацікавлених інвесторів та позики від міжнародних фінансових установ (наприклад, Європейського інвестиційного банку). Так, за оцінками експертів Комісії із планування розвитку транспортної інфраструктури в період 2014–2020 рр. на розбудову TEN-T необхідно витратити 500 млрд євро, з яких 250 млрд євро планується інвестувати в розвиток базової мережі TEN-T, а до 2030 р. у транспортну інфраструктуру необхідно буде інвестувати 750 млрд євро.

На сьогоднішній день існують чотири основні фондові інструменти фінансування TEN-T.

1. *Connecting Europe Facility* (CEF [12]) – механізм з'єднання Європи, це ключовий фонд, створений спеціально для прямих інвестицій у транспортну інфраструктуру, основою метою якого є будівництво нової транспортної інфраструктури та модернізація існуючої. При цьому CEF найбільше фокусується на транскордонних проектах та усуненні вузьких місць між ланцюгами комплексної та базової мережі.

Обсяг бюджету для проектів у галузі транспорту – 24,05 млрд євро, з яких 11,305 млрд євро – це конверсійний пакет, доступний країнам Фонду згуртування, що наразі відносяться до цього фонду, та загальний пакет у розмірі 12,745 млрд євро, доступний усім державам – членам ЄС.

Основними формами фінансової підтримки CEF є такі:

– *гранти* (інвестиції з бюджету ЄС, які не підлягають відшкодуванню та виділяються на конкурсній основі);

– *програми підтримки дій* – це допоміжні заходи, призначення яких – допомогти адміністраціям держав-членів або органів, що перебувають під їхніми повноваженнями, досягти загальних цілей TEN-T та CEF;

– *внески ЄС до інноваційних фінансових інструментів* (кредитні гарантії [13], фонд Маргарити [14] та експериментальний етап Ініціативи щодо проектних облігацій [15]).

2. *The European Fund for Strategic Investment* (EFSI [16]) – Європейський фонд стратегічних інвестицій, бюджет якого формується спільно ЄС та Європейським інвестиційним банком. Ця ініціатива спрямована на вирівнювання інвестиційних диспропорцій. Метою діяльності фонду є мобілізація приватних інвестицій у проекти, які є стратегічно пріоритетними для ЄС. Загальний бюджет EFSI становить 21 млрд євро (у 2017 р. на підтримку інфраструктурних проектів з фонду EFSI було витрачено 18 млрд євро). Окрім того, підтримка EFSI може поєднуватись з грантами від CEF, Horizon 2020 та іншими фінансовими інструментами ESIF.

3. *Horizon 2020* [17] – Горизонт 2020. Ця форма фінансування проектів уже відома в Україні [18] та стала повністю відкритою для участі українських представників з моменту підписання угоди про асоціацію з ЄС. Горизонт 2020 представляє собою наймасштабнішу програму досліджень та інновацій в ЄС, що

відповідають на виклики Стратегії Європа-2020 шляхом підтримки усіх етапів реалізації інноваційного ланцюга. В галузі транспорту бюджет Горизонт 2020 на період 2014–2020 рр. становить 6,3 млн євро для розвитку розумного, зеленого та інтегрованого транспорту.

4. *The European Structural and Investment Funds (ESIFs [19])* – європейські структурні та інвестиційні фонди. Всього їх п'ять: Європейський фонд регіонального розвитку, Європейський соціальний фонд, Фонд згуртування, Європейський аграрний фонд розвитку сільських районів та Європейський морський та рибний фонд. Їх метою є інвестування у створення робочих місць, а також у стабільну і здорову європейську економіку та навколишнє середовище. Бюджет ESIFs для транспортних проектів на період з 2014–2020 рр. становить 70 млрдєвро, з яких 35,6 млрдєвро буде виділено на проекти, які підпадають під правила Фонду згуртування, і 34,4 млрдєвро будуть доступні для проектів Європейського фонду регіонального розвитку.

Особливий інтерес представляє діяльність та можливість надання інвестиційних ресурсів з таких двох фондів: *A. The Cohesion Fund (CF [20])* – Фонд згуртування, діяльність якого спрямована на фінансову підтримку країн – членів ЄС, де валовий національний дохід на одного мешканця становить менше 90% від середнього показника в ЄС. CF має на меті скорочення економічних та соціальних розбіжностей та сприяння сталому розвитку. На період 2014–2020 рр. CF підтримує такі країни: Болгарію, Хорватію, Кіпр, Чехію, Естонію, Грецію, Угорщину, Латвію, Литву, Мальту, Польщу, Португалію, Румунію, Словаччину та Словенію.

B. The European Regional Development Fund (ERDF [21]) – Європейський фонд регіонального розвитку. Його діяльність має на меті зміцнення економічної та соціальної єдності в Європейському Союзі шляхом вирівнювання регіональних диспропорцій, у тому числі й у транспортній галузі.

Наразі Україна підпадає під європейську політику добросусідства (ENP [22]), утім Пакет підтримки України (Support package for Ukraine [23]) не передбачає фінансової підтримки розвитку транспортної інфраструктури, а лише співробітництво в галузі повітряного транспорту спрямоване на підписання Угоди про спільний повітряний простір Україна-ЄС. Проте *для України як країни – сусіда⁴ ЄС з моменту підписання Угоди про асоціацію з ЄС відкрилися деякі можливості для фінансування розвитку транспортної інфраструктури в рамках розвитку TEN-T*, але ще не повною мірою. Це дозволить Україні прискорити процеси модернізації транспортної інфраструктури задля її скорішої інтеграції у транспортну інфраструктуру ЄС. Цей процес матиме доволі сильні економічні ефекти одразу, як видно із досвіду Польщі, де саме модернізація та розвиток транспортної інфраструктури за рахунок фінансових ресурсів Фонду згуртування стали каталізатором розвитку польської економіки.

У Регламенті ЄС № 1316/2013 зазначено, що співробітництво з країнами-сусідами можливе та необхідне для того, аби забезпечити зв'язок між відповідними елементами інфраструктури країн-учасників. Так, ЄС співпрацюватиме з країнами-сусідами, в тому числі й фінансово, в рамках проектів, що представляють спільний інтерес в інтеграції транспортних мереж. Також ідеться про те, що ***пріоритет надаватиметься таким проектам:***

- підключенню базової мережі TEN-T до пунктів перетину кордону країн – членів ЄС і поєднання транспортної інфраструктури, необхідної для безперешкодного руху транспорту та прикордонного контролю;
- забезпеченню зв'язку між комплексною мережею та транспортними мережами країн-сусідів з метою підвищення економічного зростання та конкурентоспроможності;
- завершенню розбудови транспортної інфраструктури країн-сусідів з метою поєднання ланцюгів базової мережі TEN-T;
- упровадженню інтелектуальних систем управління рухом на транспорті;
- сприянню транспортному сполученню з третіми країнами через внутрішні водні шляхи.

Формами співробітництва та фінансової підтримки для України як країни-сусіда можуть бути як новостворені фінансові інструменти, так і вже існуючі, такі як ***Інвестиційний фонд сусідства (NIF [24])*** – фондний інструмент, призначений мобілізувати фінансування капіталомістких інфраструктурних проектів у країнах – партнерах ЄС, охоплених Європейською політикою сусідства (ENP). Також за допомогою цього інструменту підтримується приватний сектор, головним чином через інвестиційні гранти та операції з ризиковим капіталом для малих та середніх підприємств. Отже, ЄС враховує пріоритети своїх сусідів, інвестуючи в них, стимулює їх економічний розвиток, що матиме позитивний ефект не лише для країни-сусіда, а і для ЄС.

Які перепони стоять перед Україною, на шляху до включення нашої інфраструктури в TEN-T. З метою забезпечення міжнародної мобільності пасажирів та вантажів необхідно усунути вузькі місця інфраструктури TEN-T як між країнами-членами, так і між країнами-членами та країнами-сусідами. Україна викликає інтерес у ЄС, як країна-сусід і повинна стратегічно підходити до назриваючої довгострокової можливості долучитися до глобальної транспортної політики ЄС – включення в комплексну, а згодом і в базову, мережу TEN-T. Модернізація транспортної інфраструктури України потребує залучення значних інвестиційних ресурсів, яких ми не маємо. Через це необхідно вже зараз починати використовувати фінансові інструменти ЄС для розбудови транспортної мережі країн-сусідів.

⁴ Країна-сусід – це країна, яка підпадає під вплив Європейської політики сусідства, включаючи європейське партнерство, політику розширення ЄС та Європейську економічну зону або Європейську асоціацію вільної торгівлі.

Загальними проблемами в цьому процесі є:

– необґрунтовані затримки перевіряючих органів на кордонах України, а також недостатня пропускна спроможність пунктів перетину кордонів. З цього приводу також відзначимо і те, що в Україні не діє єдина централізована митна ІТ-програма. Спроби налагодити роботу окремо Одеської митниці за допомогою програми ASYCUDA, наданої UNCTAD, викликали критику вітчизняних експертів через низку проблем з її впровадженням, вартістю та незрозумілим механізмом її поєднання з вітчизняною митною системою [25]. Проте це питання залишається відкритим: Україні потрібна ефективна централізована митна ІТ-програма, що сприятиме скороченню термінів оформлення митних документів від 1 години до 15 хвилин (залежно від коридору) [26];

– низький рівень комп'ютеризації та автоматизації вантажних робіт;

– незадовільна якість транспортної та складської інфраструктури;

– зношування транспортної інфраструктури, в тому числі рухомого складу для вантажних перевезень;

– значна корупційна складова;

– низькі темпи модернізації галузей транспорту [27];

– відсутність стратегічних/програмних документів розвитку та реалізації транзитного потенціалу України. Дія двох програм (Комплексної програми утвердження України як транзитної держави на 2002–2010 рр. і Державної програми розвитку національної мережі міжнародних транспортних коридорів в Україні на 2006–2010 рр.) закінчилась ще у 2010 р. Причому, за результатами аудиту Рахункової палати, 65,9% заходів Державної програми розвитку національної мережі міжнародних транспортних коридорів в Україні на 2006–2010 рр. взагалі не було виконано, тобто по суті програму було провалено [28];

– втрата Україною іміджу надійного транзитера через воєнні дії на сході країни, що, в свою чергу, призвело до значного руйнування транспортної інфраструктури Донецької та Луганської областей.

Також необхідно відзначити і деякі галузеві проблеми, які виникають при транспортуванні транзитних вантажів територією України:

Для залізничного транспорту це:

1) наявність «вузьких» місць в інфраструктурі транзитних перевезень залізничним транспортом, зокрема експлуатаційна несумісність європейських та українських колій (1435 мм та 1520 мм відповідно), що призводить до затримки потягів на кордон і через зміну колісних пар при переході з однієї ширини колії на іншу;

2) відсутність високошвидкісної залізничної мережі;

3) спільне використання залізничної мережі для вантажних та пасажирських перевезень, що не відповідає європейським стандартам та практиці;

4) відсутність гнучкої тарифної політики транзитних перевезень.

Для автомобільного транспорту це:

1) відсутність будівництва нових автомобільних доріг;

2) недостатня кількість рухомого складу для міжнародних перевезень вантажів, які відповідають вимогам європейських технічних та екологічних стандартів;

3) нерозвиненість дорожньої інфраструктури, незначна кількість пунктів автомобільного сервісу, транспортних стоянок під охороною, пунктів зв'язку, кафе, готелів, кемпінгів тощо;

4) проходження майже всіх автомобільних шляхів України через населені пункти, що не відповідає міжнародним вимогам. Однією з основних вимог ЄС у розбудові ТЕН-Т коридорів є будівництво кільцевих доріг навколо міст.

Для водного транспорту це:

1) занепад перевезень вантажів та товарів річковим транспортом, попри те, що сьогодні міністерство інфраструктури в рамках програми Східне партнерство (тематична платформа «Економічна інтеграція та зближення з політикою ЄС») активно відпрацьовує напрям включення у ТЕН-Т внутрішніх водних шляхів [29]. Наприклад, у ЄС нарощуються обсяги перевезень саме річковим транспортом – завдяки його екологічності та низькій вартості. Для цього розширюється мережа суднохідних каналів, проводяться роботи днопоглиблювальні та берегозміцнюючі роботи, будуються нові причали та інш.;

2) недостатнє забезпечення терміналів сучасною перевантажувальною технікою;

3) відсутність необхідної кількості сортувальних ділянок для розміщення судових партій контейнерів, що прибувають в порт або виходять з нього;

4) відсутність належної взаємодії з суміжними видами транспорту (залізничним, автомобільним, річковим);

5) зменшення кількості портів з 18 до 13 портів через анексію Криму.

Висновки. Сьогодні пріоритетною задачею розвитку ЄС є розбудова мультимодальної транспортної мережі, шляхом реалізації інфраструктурних проєктів, які стали частиною амбітних планів ЄС по створенню транс'європейської транспортної мережі (TEN-T).

Інтеграція України до міжнародної транспортної мережі – це один з основних пріоритетів середньострокового плану пріоритетних дій Уряду до 2020 року. В рамках транспортної панелі ініціативи ЄС «Східне партнерство», необхідно проаналізувати «вузькі місця» національної транспортної мережі, яка поєднується з TEN-T, а також, підготувати інфраструктурні проєкти, для реалізації яких будуть виділені грантові ресурси ЄС. Очікується, що інтеграція української транспортної системи у європейську буде

довготривалою, зважаючи на строки імплементації законодавства ЄС, з урахуванням інституціональної та технологічної модернізації транспортної інфраструктури.

Проте, наразі можливість приєднання української транспортної мережі до TEN-T, це лише сміливі очікування, а не дійсність. Незважаючи на перспективи для розвитку транспортної інфраструктури України та стимул стати частиною цього проекту, Україна і досі залишається не привабливою для транзитних перевізників (з року в рік транзит через територію України зменшується), в зв'язку з тим, що транзитні потоки ідуть через сусідні країни, в яких більш розвинута та якісна транспортна інфраструктура та максимальне сприяння розвитку транспортної інфраструктури з боку держави.

Утім, Україна має ряд переваг, якими необхідно скористатися якомога швидше.

По-перше, два з дев'яти мультимодальних коридорів закінчуються на кордоні з територією України. Це Рейн-Дунайський мультимодальний коридор, що фінішує на українсько-словацькому кордоні та Середземноморський мультимодальний коридор, який починається на українсько-угорському кордоні (рис. 2.).

По-друге, Україна підпадає під Європейську політику добросусідства (ENP [30]), в рамках співробітництва в галузі повітряного транспорту, яке направлене на підписання Угоди Про спільний повітряний простір Україна-ЄС. У той же час цей Пакет підтримки України (Support package for Ukraine [31]) не передбачає фінансову допомогу розвитку транспортної інфраструктури з відповідних фондів.

По-третьє, для України, як країни-сусіда ЄС, з моменту підписання Угоди про асоціацію з ЄС вже відкрилися можливості, для фінансування розвитку транспортної інфраструктури в рамках розвитку TEN-T (хоча й не в повній мірі), що дозволить Україні прискорити процеси модернізації транспортної інфраструктури задля скорішої її інтеграції у транспортну інфраструктуру ЄС. Цей процес матиме доволі сильні економічні ефекти відразу, як видно із досвіду Польщі [32], де саме модернізація та розвиток транспортної інфраструктури, за рахунок фінансових ресурсів Фонду Згуртування, стали каталізатором розвитку польської економіки.

Одна з таких форм фінансування проектів це – *Horizon 2020* (Горизонт 2020), яка вже відома в Україні та стала повністю відкритою для участі українських представників з моменту підписання Угоди про асоціацію з ЄС. Горизонт 2020 представляє собою наймасштабнішу програму досліджень та інновацій в ЄС відповідаючи на виклики Стратегії Європа-2020 шляхом підтримки усіх етапів реалізації інноваційного ланцюга. В галузі транспорту бюджет Горизонт 2020 на період 2014-2020 рр. складає 6,3 млн. € для розвитку розумного, зеленого та інтегрованого транспорту.

Іншими формами співробітництва та фінансової підтримки для України, як країни-сусіда, можуть бути як новостворені фінансові інструменти, так і вже існуючі, зокрема *Інвестиційний фонд сусідства* (NIF) – фондний інструмент, призначений мобілізувати фінансування капіталомістких інфраструктурних проектів у країнах-партнерах ЄС, охоплених Європейською політикою сусідства (ENP). Також, за допомогою цього інструменту підтримується приватний сектор, головним чином через інвестиційні гранти та операції з ризиковим капіталом для малих та середніх підприємств. Отже, ЄС враховує пріоритети своїх сусідів, інвестуючи в них, стимулює їх економічний розвиток, що матиме позитивний ефект як для країни-сусіда так і для ЄС.



Рис. 2. Вихід мультимодальних коридорів TEN-T на кордон України

Джерело: складено автором

По-четверте, необхідно доповнити *Транспортну Стратегію України на період до 2030 року* положеннями стосовно інтеграції транспортної мережі України до TEN-T.

Отже, враховуючи національні інтереси України та зважаючи на вищевикладені факти, можна **сформулювати низку рекомендацій** щодо першочергових дій Уряду та профільного міністерства, стосовно прискорення інтеграції української транспортної мережі у європейську, а саме:

1) Доповнити Транспортну стратегію 2030 розділом, який буде включати стратегічну ціль що стосується інтеграції транспортної мережі України у TEN-T. Цей розділ має врахувати вимоги, які ставляться до транспортної інфраструктури базової та комплексної мереж. На основі цього, провести корегування індикаторів виконання стратегічних цілей, які за номенклатурою співпадають з індикаторами Директиви ЄС № 1315 (якість покриття доріг, наявність обладнання, вимоги до охорони довкілля та інші).

2) Підготувати проект Угоди про наміри щодо інтеграції транспортної мережі України до TEN-T, яка має базуватися на наступних нормативно-правових актах ЄС:

– загальнотранспортні: Директива Ради Європи 92/106/ЄС, Регламенти ЄС № 1315/2013, № 1316/2013, № 1300/2013, № 1301/2013.

– галузеві (за видами транспорту): залізничний – Директиви ЄС № 2008/57, № 2012/34; автомобільний – Директиви ЄС № 2008/96, № 2004/54, № 2010/40; морський – Директиви ЄС № 2000/59, № 2010/65; авіаційний – Директиви ЄС № 300/2008, № 549/2004, № 550/2004, № 551/2004, № 552/2004.

3) Розробити проект стратегічного або програмного документу щодо розвитку та реалізації транзитного потенціалу України, або додати це частиною у проект Транспортної логістичної стратегії України до 2030 року.

4) Оновити транспорту галузеву нормативно-правову базу, де врахувати перспективи приєднання транспортної мережі України до TEN-T (наприклад, Закони України «Про залізничний транспорт», «Про внутрішній водний транспорт» тощо).

5) Розділити використання залізничної мережі для вантажних та пасажирських перевезень, що буде відповідати європейським стандартам.

6) Впровадити інтелектуальні транспортні системи для всіх видів транспорту.

7) Переглянути тарифну політику транзитних перевезень.

8) Залучити безоплатні фінансові інструменти ЄС для реалізації транспортних інфраструктурних проектів.

10) Відновити перевезень вантажів річковим транспортом шляхом розширення мережі суднохідних каналів, проведення днопоглиблювальних та берегоукріплюючих робіт, ведення будівництва нових причалів та інше.

11) Підвищити якість дорожньої та складської інфраструктури, в першу чергу у місцях сполучення з TEN-T, шляхом залучення інвестиційних ресурсів, зокрема з фондів ЄС.

12) Усунути «вузькі» місця в інфраструктурі перевезень залізничним транспортом, зокрема, експлуатаційну несумісність європейських та українських колій (1435 мм та 1520 мм відповідно), що призводить до затримки потягів на кордоні, у зв'язку із зміною колісних пар при переході з однієї ширини колії на іншу.

Література.

1. Офіційний сайт Access to European Union law. URL: <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=CELEX:31996D1692:EN:HTML>
2. This-is-TEN-T. Journal of Nordregio № 2, 2008. URL: <http://www.nordregio.se/en/Metameny/About-Nordregio/Journal-of-Nordregio/2008/Journal-of-Nordregio-no-2-2008/This-is-TEN-T/>
3. Офіційний сайт Enterprise Europe Network. URL: <http://ec.europa.eu/inea/>
4. Офіційний сайт Armenpress news agency. URL: <https://armenpress.am/eng/news/886549/armenia%E2%80%99s-fm-attends-eastern-partnership-and-visedgrad-four-foreign-ministers%E2%80%99-meeting.html>
5. Infrastructure – TEN-T – Connecting Europe – Corridors. URL: https://ec.europa.eu/transport/themes/infrastructure/ten-t-guidelines/corridors_en
6. Там само.
7. Офіційний сайт Enterprise Europe Network. Corridors. URL: https://ec.europa.eu/transport/themes/infrastructure/ten-t-guidelines/corridors_en
8. Regulation (EU) No 1315/2013 of the European Parliament and of the Council of 11 December 2013 on Union guidelines for the development of the trans-European transport network and repealing Decision No 661/2010/EU Text with EEA relevance. URL: <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/ALL/?uri=CELEX:32013R1315>
9. Infrastructure – TEN-T – Connecting Europe. Maps. URL: https://ec.europa.eu/transport/themes/infrastructure/ten-t-guidelines/maps_en
10. ERTMS has two basic components. URL : http://www.ertms.net/?page_id=40
11. EU Funding for TEN-T / офіційний сайт Enterprise Europe Networkю URL: https://ec.europa.eu/transport/themes/infrastructure/ten-t-guidelines/project-funding_en
12. Connecting Europe Facility / офіційний сайт Enterprise Europe Network. URL: https://ec.europa.eu/transport/themes/infrastructure/ten-t-guidelines/project-funding/cef_en
13. Loan Guarantee Instrument for Trans-European Transport Fact Sheet Офіційний сайт European Investment Bank. URL: <http://www.eib.org/about/documents/lgtt-fact-sheet.htm>
14. The 2020 European Fund for Energy, Climate Change & Infrastructure (Marguerite I), Marguerite I Офіційний сайт Marguerite. URL: <http://www.marguerite.com/>
15. The Europe 2020 Project Bond Initiative - Innovative infrastructure financing Офіційний сайт European Investment Bank. URL: <http://www.eib.org/products/blending/project-bonds/>
16. Там само.
17. What is Horizon 2020? / офіційний сайт Enterprise Europe Network. URL: <https://ec.europa.eu/programmes/horizon2020/en/what-horizon-2020>
18. Ukraine joins Horizon 2020 to work with EU in science and research / офіційний сайт Enterprise Europe Network. URL: http://europa.eu/rapid/press-release_IP-15-4640_en.htm
19. Supporting economic development / офіційний сайт Enterprise Europe Network. URL: https://ec.europa.eu/info/funding-tenders/funding-opportunities/funding-programmes/overview-funding-programmes/european-structural-and-investment-funds_en
20. Regulation (EU) No 1300/2013 of the European Parliament and of the Council of 17 December 2013 on the Cohesion Fund and repealing Council Regulation (EC) No 1084/2006 / офіційний сайт Access to European Union law. URL: <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=CELEX%3A32013R1300>
21. European Regional Development Fund / офіційний сайт Enterprise Europe Network. European Regional Development Fund. URL: http://ec.europa.eu/regional_policy/en/funding/erdf/
22. European Neighbourhood Policy And Enlargement Negotiations. Ukraine / офіційний сайт Enterprise Europe Network. URL: https://ec.europa.eu/neighbourhood-enlargement/neighbourhood/countries/ukraine_en
23. Support package for Ukraine / офіційний сайт Enterprise Europe Network. URL: http://ec.europa.eu/archives/commission2010-2014/president/news/archives/2014/03/pdf/20140306-ukraine-package_en.pdf
24. Neighbourhood Investment Facility / офіційний сайт Enterprise Europe Network. URL: https://ec.europa.eu/europeaid/tags/neighbourhood-investment-facility-nif_en

25. Верещагин П. Очередной скандал на одесской таможне: новое программное обеспечение. URL: <http://hrabro.com/90515>
26. Одесская таможня начала внедрение автоматизированной системы обработки таможенных данных Asycuda. URL: <http://telegraf.com.ua/ukraina/mestnyiy/2216704-odesskaya-tamozhnya-nachala-vnedrenie-avtomatizirovannoy-sistemyi-asycuda.html>
27. Гребеник К. Итоги-2016: транспорт не заметил реформ. С какими результатами транспортная отрасль заканчивает уходящий год. URL: <http://forbes.net.ua/nation/1426167-itogi-2016-transport-ne-zametil-reform#3>
28. Як нищили транзитний потенціал. URL: http://www.ac-rada.gov.ua/control/main/uk/publish/printable_article/16733143;jsessionid=AD837F6EB5F8FA115039CFD70547BBE5
29. Східне партнерство / офіційний сайт Міністерства інфраструктури України. URL: <http://mtu.gov.ua/content/shidne-partnerstvo.html>
30. Офіційний сайт Enterprise Europe Network. URL: https://ec.europa.eu/neighbourhood-enlargement/neighbourhood/countries/ukraine_en
31. Офіційний сайт Enterprise Europe Network. Support package for Ukraine URL: http://ec.europa.eu/archives/commission_2010-2014/president/news/archives/2014/03/pdf/20140306-ukraine-package_en.pdf
32. Никифорок О.І. Перспективи фінансування транспортних проєктів у рамках міжнародної фінансової допомоги / Никифорок О.І., Чмирьова Л.Ю., Федяй Н.О. // Економіка України. – 2015. – № 4(641). – С. 45-57.
33. Офіційний сайт Enterprise Europe Network. What is Horizon 2020? URL: <https://ec.europa.eu/programmes/horizon2020/en/what-horizon-2020>
34. Офіційний сайт Enterprise Europe Network. URL: http://europa.eu/rapid/press-release_IP-15-4640_en.htm.

References.

1. Access to European Union law (1996), “Decision of the European Parliament and of the Council “On Community guidelines for the development of the trans-European transport network”, available at: <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=CELEX:31996D1692:EN:HTML> (Accessed 10 Dec 2018).
2. The official site of Journal of Nordregio (2008), “This is TEN-T”, available at: <http://www.nordregio.se/en/Metameny/About-Nordregio/Journal-of-Nordregio/2008/Journal-of-Nordregio-no-2-2008/This-is-TEN-T/> (Accessed 10 Dec 2018).
3. The official site of Europe Network (2018), available at: <http://ec.europa.eu/inea/> (Accessed 10 Dec 2018).
4. The official site of Armenpress news agency (2017), “Armenia’s FM attends Eastern Partnership and Visegrad Four Foreign Ministers’ meeting”, available at: <https://armenpress.am/eng/news/886549/armenia%E2%80%99s-fm-attends-eastern-partnership-and-visegrad-four-foreign-ministers%E2%80%99-meeting.html> (Accessed 10 Dec 2018).
5. The official site of Europe Network (2018), “Infrastructure – TEN-T – Connecting Europe – Corridors”, available at: https://ec.europa.eu/transport/themes/infrastructure/ten-t-guidelines/corridors_en (Accessed 10 Dec 2018).
6. The official site of Europe Network (2018), “Infrastructure – TEN-T – Connecting Europe – Corridors”, available at: https://ec.europa.eu/transport/themes/infrastructure/ten-t-guidelines/corridors_en (Accessed 10 Dec 2018).
7. The official site of Enterprise Europe Network (2018), “Corridors”, available at: https://ec.europa.eu/transport/themes/infrastructure/ten-t-guidelines/corridors_en (Accessed 10 Dec 2018).
8. Access to European Union law (2013), “Regulation of the European Parliament and of the Council “On Union guidelines for the development of the trans-European transport network”, available at: <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/ALL/?uri=CELEX:32013R1315> (Accessed 10 Dec 2018).
9. The official site of Enterprise Europe Network (2018), “Infrastructure – TEN-T – Connecting Europe. Maps”, available at: https://ec.europa.eu/transport/themes/infrastructure/ten-t-guidelines/maps_en (Accessed 10 Dec 2018).
10. The official site of The European Traffic Management System (2018), “ERTMS has two basic components”, available at: http://www.ertms.net/?page_id=40 (Accessed 10 Dec 2018).
11. The official site of Enterprise Europe Network (2018), “EU Funding for TEN-T”, available at: https://ec.europa.eu/transport/themes/infrastructure/ten-t-guidelines/project-funding_en (Accessed 10 Dec 2018).
12. The official site of Enterprise Europe Network (2018), “Connecting Europe Facility”, available at: https://ec.europa.eu/transport/themes/infrastructure/ten-t-guidelines/project-funding/cef_en (Accessed 10 Dec 2018).
13. The official site of European Investment Bank (2008), “Loan Guarantee Instrument for Trans-European Transport Fact Sheet”, available at: <http://www.eib.org/about/documents/lgt-fact-sheet.htm> (Accessed 10 Dec 2018).
14. The official site of Marguerite (2018), “The 2020 European Fund for Energy, Climate Change & Infrastructure (Marguerite I)”, available at: <http://www.marguerite.com/> (Accessed 10 Dec 2018).
15. The official site of European Investment Bank (2018), “The Europe 2020 Project Bond Initiative - Innovative infrastructure financing”, available at: <http://www.eib.org/products/blending/project-bonds/> (Accessed 10 Dec 2018).

16. The official site of European Investment Bank (2018), "The Europe 2020 Project Bond Initiative - Innovative infrastructure financing", available at: <http://www.eib.org/products/blending/project-bonds/> (Accessed 10 Dec 2018).
17. The official site of Enterprise Europe Network (2018), "What is Horizon 2020?", available at: <https://ec.europa.eu/programmes/horizon2020/en/what-horizon-2020> (Accessed 10 Dec 2018).
18. The official site of Enterprise Europe Network (2015), "Ukraine joins Horizon 2020 to work with EU in science and research", available at: http://europa.eu/rapid/press-release_IP-15-4640_en.htm (Accessed 10 Dec 2018).
19. The official site of Enterprise Europe Network (2018), "Supporting economic development", available at: https://ec.europa.eu/info/funding-tenders/funding-opportunities/funding-programmes/overview-funding-programmes/european-structural-and-investment-funds_en (Accessed 10 Dec 2018). (Accessed 10 Dec 2018).
20. Access to European Union law (2013), "Regulation of the European Parliament and of the Council "On the Cohesion Fund", available at: <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=CELEX%3A32013R1300> (Accessed 10 Dec 2018).
21. The official site of Enterprise Europe Network (2018), "European Regional Development Fund", available at: http://ec.europa.eu/regional_policy/en/funding/erdf/ (Accessed 10 Dec 2018).
22. The official site of Enterprise Europe Network (2018), "European Neighbourhood Policy And Enlargement Negotiations. Ukraine", available at: https://ec.europa.eu/neighbourhood-enlargement/neighbourhood/countries/ukraine_en (Accessed 10 Dec 2018).
23. The official site of Enterprise Europe Network (2018), "Support package for Ukraine", available at: http://ec.europa.eu/archives/commission2010-2014/president/news/archives/2014/03/pdf/20140306-ukraine-package_en.pdf (Accessed 10 Dec 2018).
24. The official site of Enterprise Europe Network (2018), "Neighbourhood Investment Facility", available at: https://ec.europa.eu/europeaid/tags/neighbourhood-investment-facility-nif_en (Accessed 10 Dec 2018).
25. Vereshhagin P. (2015), "Another scandal on the Odessa customs: new software", *Hrabro*, [Online], available at: <http://hrabro.com/90515> (Accessed 10 Dec 2018).
26. The official site of Telegraf (2015), "Odessa Customs began the introduction of an automated system for processing customs data Asycuda", available at: <http://telegraf.com.ua/ukraina/mestnyiy/2216704-odesskaya-tamozhnya-nachala-vnedrenie-avtomatizirovannoy-sistemyi-asycuda.html> (Accessed 10 Dec 2018).
27. Grebenik E. (2016), "Results of 2016: transport did not notice the reforms. What are the results of the transport industry ending the outgoing year", *Forbes Ukraine*, [Online], available at: <http://forbes.net.ua/nation/1426167-itogi-2016-transport-ne-zametil-reform#3> (Accessed 10 Dec 2018).
28. The official site of Accounting Chamber of Ukraine (2010), "How transit potential was destroyed", available at: <http://www.ac-rada.gov.ua/control/main/uk/publish/article/16733143> (Accessed 10 Dec 2018).
29. The official site of the Ministry of Infrastructure of Ukraine (2018), "Eastern Partnership", available at: <http://mtu.gov.ua/content/shidne-partnerstvo.html> (Accessed 10 Dec 2018).
30. The official site of Enterprise Europe Network (2018), "Ukraine", available at: https://ec.europa.eu/neighbourhood-enlargement/neighbourhood/countries/ukraine_en (Accessed 10 Dec 2018).
31. The official site of Enterprise Europe Network (2014), "Support package for Ukraine", available at: http://ec.europa.eu/archives/commission_2010-2014/president/news/archives/2014/03/pdf/20140306-ukraine-package_en.pdf (Accessed 10 Dec 2018).
32. Nikiforuk, E.Y. Chmir'ova, L.U. and Fediai, N.O. (2015), "Prospects for financing transport projects in the framework of international financial assistance", *Economy of Ukraine*, vol. 4(641), pp. 45-57.
33. The official site of Enterprise Europe Network (2018), "What is Horizon 2020?", available at: <https://ec.europa.eu/programmes/horizon2020/en/what-horizon-2020> (Accessed 10 Dec 2018).
34. The official site of Enterprise Europe Network (2018), available at: http://europa.eu/rapid/press-release_IP-15-4640_en.htm (Accessed 10 Dec 2018).

Стаття надійшла до редакції 11.12.2018 р.